

ТЕМА 5. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Більшість науковців, які присвятили свої дослідження зобов'язанням з договору перевезення пасажирів, надаючи йому визначення, виходили з легальної дефініції ст. 910 ЦК України [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 294; **Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 651; **Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 355; **Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 171]. Згідно неї, договір перевезення є домовленістю, за якою одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провозення.

Ми розглядаємо дану договірну конструкцію, адже саме з нею закон пов'язує виникнення суб'єктивних прав пасажирів. Відтак, вирішення питання забезпечення його прав неможливо без чіткого усвідомлення та розуміння правової природи договору, змісту, особливостей укладання та виконання, припинення. Саме в процесі здійснення цих стадій, які проходить договірне правовідношення, особа-пасажир-споживач здійснює належні їй права. Відтак, і питання забезпечення цих суб'єктивних прав має вирішуватися на кожній стадії договору (від укладання до виконання і припинення). Не останню роль займає і вирішення питань забезпечення захисту прав пасажирів, оскільки останній виконує подвійну роль – попереджувальну та відновлювальну, що в однаковій мірі сприяє охороні прав особи, і в кінцевому рахунку, - здійсненню прав пасажирів.

Г.Ф. Шершеневич визнавав складну природу перевезення (яке поєднує майновий найом, схов, підряд, доручення) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 212]. На початку ХХ століття попри те, що практично ніким не заперечувалося існування договору перевезення, оскільки саме

правовідносини з перевезення виникали на підставі укладених договорів, втім правова природа їх залишалася тривалий час невизначеною. Так, І.М. Рабинович вважав, що договір перевезення пасажирів є простим підрядним договором (*locatio operis*) на відміну від перевезення вантажів, де є елемент договору поклажі [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 457], а Н. Плавтов, що зобов'язання з перевезення пасажирів виникає не з договору і його можна розглядати як *quasi* договір [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 1–6].

А. Г. Гусаков [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 46], М.Є. Ходунов [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 85], В. І. Серебровський вважали договір перевезення близьким до договору підряду. Щоправда, М.Є. Ходунов визнавав, що сукупність елементів різних договорів не позбавляє договір перевезення самостійного характеру. В.І. Серебровський стверджував, що цьому договору притаманні і інші ознаки, які зумовлюють потребу у специфічному правовому регулюванні відносин з перевезення [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 200], хоч і визнавав його кваліфікованим підрядом [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 46]. Така ситуація не була дивною, оскільки це відповідало змісту ЦК УРСР 1922 р. [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

Змішану природу перевезення визнавали П.Д. Самойлович [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 12], В. М. Изволенський [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 39], З.І. Шкундін [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 171]. Проти цього заперечували К.К. Яічков [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 62], М.А. Тарасов [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 62], О. Л. Маковський [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 43]. Свої доводи вони аргументували тим, що практично у будь-якому цивільно-правовому договорі можна знайти риси, притаманні іншим договорам.

Загалом, пропозиція визнавати договір перевезення самостійним типом договору була аргументована в працях М.А. Тарасова [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

ссылки не найден., с. 88] та його учня І.А. Андріанова [**Ошибка! Источник ссылки не найден., с. 31**]. Основними доводами на користь самостійної природи даного договору були наявність унікальної природи договору (за предметом) і наявність масиву транспортного законодавства [**Ошибка! Источник ссылки не найден., с. 30**].

О.С. Іоффе зазначив, що моделювання договору перевезення як договору підряду, майнового найму (оренди транспортного засобу), не могло дати правильну відповідь на питання про те, якими нормами права варто регулювати правовідносини, що виникають під час перевезення. Саме транспортне законодавство має свої особливості, зумовлені специфікою відносин [**Ошибка! Источник ссылки не найден., с. 554**]. Остаточою питання на користь самостійності договору перевезення було вирішене шляхом включення відповідної договірної конструкції до ЦК УРСР 1963 р. (ст. 358) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

Відтак, проблема була вирішеною на користь визнання його самостійним типом договору *suī generis*, який має свої види та підвиди (перевезення пасажирів – перевезення пасажирів різними видами транспорту) [**Ошибка! Источник ссылки не найден., с. 71**].

Діючий ЦК України закріпив конструкцію договору перевезення в Главі 64, конкретизувавши основні види перевезень – вантажів (ст. 909 ЦК України) та пасажирів (ст. 910 ЦК України), що не корелює зі ст. 3 Конституції, якою визначено пріоритетність прав людини.

В залежності від сфери застосування можна виділити окремі види договору перевезення пасажирів і багажу: у міжнародному і внутрішньому сполученні; лінійний і трамповий (при перевезеннях пасажирів морським транспортом); рейсовий і чартерний (на повітряному транспорті); у міському, приміському та міжміському сполученні (автомобільним транспортом) та ін.

Яка правова природа цього договору? Відповідь на це питання криється у з'ясуванні підстав класифікації цивільно-правових договорів. Визначення віднесення договору до певного типу на основі критерію його предмету є

ефективним, адже предмет договору складають дії зобов'язаної особи, які мають забезпечити досягнення мети договору. Вважаємо, що саме предмет договору можна визначити природоутворюючим фактором для «персоніфікації» чи індивідуалізації договору. Такий підхід зумовлений тим, що договір вважається укладеним, якщо сторони в належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору (ст. 638 ЦК України). Ці аргументи базуються на висновках дисертаційного дослідження І.І. Зазуляка, що предмет договору є системоутворюючим елементом для окремих видів договорів з огляду на правову мету [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 155].

Наразі в теорії цивільного права під предметом договору розуміють дії сторін (О.А. Підпригора [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 350, с. 374]), саме матеріальне благо (Є.О. Харитонов [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 151]), одночасно як дії, так і матеріальне благо (В.І. Гавзе [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 26]). Ми ж є прибічниками першого підходу.

Цікавим є висловлювання К.Г. Нетеси, що загалом доктрина цивільного права в Україні сприйняла положення німецького цивільного права, згідно з яким предмет договору визначено виходячи з інтересу сторін, що породжує домовленість між ними щодо певного майна, робіт або послуг. Саме цей інтерес має вплив на визначення сутності двосторонньої угоди [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 157].

Вважаємо, що сам інтерес є скоріше усвідомленою метою, заради якої особа вступає у договірне правовідношення. Спосіб досягнення цієї мети (задоволення інтересу) полягає у вчиненні дій: передачі речі, наданні послуги, виконанні роботи. Особливості цих дій і складають предмет договору, який є природоутворюючою істотною умовою, а також умовою, за якою сторони повинні дійти згоди для його укладення. Щодо категорії інтересу в науковій літературі і досі точаться спори з різних позицій і підходів. Найбільш обґрунтованою є позиція, що інтерес передбачає усвідомлення суб'єктом потреб і засобів їх задоволення, які існують в об'єктивній дійсності [**Ошибка!**

Источник ссылки не найден., с. 31]. Законний інтерес сучасні вчені пов'язують із усвідомленням необхідності задоволення своїх потреб способом, що допускається, але прямо не гарантується чинним законодавством [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 48].

Найбільш аргументована наразі систематизація (типізація) договорів запропонована Л.К. Веретельник, яка розробила дворівневий критерій класифікації. Перший можна назвати умовно традиційним, а от другий рівень (функціональний) відображає внутрішню спрямованість та механізм, *мету договору, як загальну так і спеціальну* [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 12].

Раніше ми висловлювали позицію, що тип договору зумовлюється типом правовідношення, яке цей договір «обслуговує», формалізує поведінку учасників і регулює її, регулюючи тим самим правовідношення. Але без мети ці правовідносини є приреченими. Мета ж зумовлюється інтересами сторін (учасників), визначає їх прагнення до досягнення певного економічного та правового результату, а відтак, визначає спрямованість поведінки, яка піддається правовому регулюванню договором як актом саморегулювання поведінки сторін, так і актами цивільного законодавства. Визнаємо також той важливий фактор, що інтерес осіб зумовлюється тими потребами, які вони прагнуть задовільнити шляхом досягнення певного правового результату.

Саме ці аргументи дозволили нам судити про споживчий характер правовідносин із перевезення пасажирів, в якому пасажир задовольняє свою потребу, формалізовану як право на свободу пересування і реалізовану у договорі перевезення пасажирів.

Перевезення осіб як доставка їх до певного пункту призначення має самостійну мету і складає єдиний предмет окремого самостійного договору перевезення пасажирів, проте, він може бути частиною умов іншого договору, - наприклад, про надання туристичних послуг.

Характеризуючи договір перевезення пасажирів, варто виходити з усвідомлення його мети, відповідного їй предмету та сутності регульованих ним правовідносин.

Задоволення потреб пасажирів у переміщенні у просторі і, відповідно, його інтересу дістатися певного місця призначення відбувається шляхом його виконання дій перевізником, які за своїми характеристиками відповідають ознакам послуги (п. 2.1 дисертаційного дослідження). Проте, враховуючи особливості даних послуг і той факт, що і законодавець вивів договір перевезення в окрему Главу 64 ЦК України, є достатньо підстав стверджувати, що сутність договору перевезення полягає не просто у наданні послуг перевізником, а саме специфічних транспортних послуг з перевезення, які зумовлені особливостями експлуатації різних видів транспорту та транспортної інфраструктури.

В цивілістиці прийнято диференціювати договори підряду та послуг, виявляючи при тому ті особливості, які властиві договорам перевезення, тим самим доводячи віднесеність договору перевезення до специфічного виду договорів послуг. Найбільш повно розмежував ці два типи договорів А.Б. Гриняк [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 117 – 118].

Однак, і тут не обходиться від складнощів. Так, проф. Ю. Х. Калмиков вважав, що підряд є різновидом договору послуг, вбачаючи в послугах будь-яку діяльність чи роботу (у філософському розумінні роботи як діяльності, а не звичному для науковців сьогодення розуміння роботи як такої діяльності, яка призводить обов'язково до матеріалізованого результату) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 42].

Терехов Р.Г. звернув увагу, що наразі в Європі актуалізоване питання на рівні DCFR. В цих правилах роботи (підряд) визначено підвидом договору послуг (Книга IV. Частина С. Послуги. Глава 3 Підряд) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 56].

Враховуючи специфіку експлуатації транспорту, правове регулювання надання цих послуг здійснюється засобами транспортного законодавства, що

знову ж таки, дає підстави відносити цей договір до одного із видів транспортних договорів. На це звертали свою увагу К.Г. Нетеса [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 155] та І.С. Лукасевич-Крутник [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 123].

Окремої уваги заслуговує договір перевезення багажу. В Правилах перевезень пасажирів йому приділена окрема увага. Так, п. 1.7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України надає його дефініцію як окремого договору. Натомість, п. 40 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, - як одну з умов договору перевезення пасажирів [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**]. На морському транспорті, попри назву ст. 184 КТМ України «Поняття договору морського перевезення пасажирів», зміст включає і умову про перевезення багажу [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

На повітряному транспорті договір перевезення багажу не конкретизовано, проте, підстави та зміст зобов'язання за ним закріплено в Правилах повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р. (факт укладання договору зобов'язує авіаперевізника здійснити перевезення пасажирів і його багажу, який оформлюється багажною квитанцією в момент здавання).

Та обставина, що оформлення багажу співпадає з моментом оформлення на нього перевізних документів, дозволяє зробити висновок про реальний характер договору перевезення багажу.

О.В. Дзера визначив, що для укладення реального правочину недостатньо досягнення згоди щодо істотних умов. Він вважається укладеним, якщо буде вчинено також певну фактичну дію, спрямовану на виконання стороною свого договірного обов'язку (передати річ, сплатити грошову суму) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 17]. Обов'язок з доставки багажу у перевізника може виникнути лише з моменту передачі і відповідно приймання його перевізником. Реальність договору перевезення багажу визнавала і Я.М. Шевченко [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 127].

Водночас, існують різні підходи в визначенні сутності та наявності самостійної природи договору перевезення багажу. Мінченко А.О. звернув увагу, що наразі в цивілістичній літературі існує кілька поглядів на правову природу договору перевезення багажу: 1) є окремим транспортним договором; 2) перевезення пасажирів та багажу є єдиним транспортним договором [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 47].

Проте, такий антагонізм чи чітка межа в позиціях науковців наразі відсутні. Вважаємо, що насправді, можна говорити про три підходи:

- 1) договір перевезення багажу є самостійним договором;
- 2) договір перевезення багажу є самостійним договором, пов'язаним з договором перевезення пасажирів; він має похідний, факультативний та допоміжний стосовно договору перевезення пасажирів характер;
- 3) перевезення багажу не складає предмет окремого договору, а є лише умовою договору перевезення пасажирів.

Представником першого підходу є проф. Є.О. Суханов, посилаючись на різний предмет і порядок укладання, вважав, що включення в єдине поняття договору перевезення як пасажирів, так і його багажу не надає підстав для висновку про правову єдність цих двох договорів [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 42–43]. Такого підходу тримається і О.М. Нечипуренко [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 171].

Аргументів визнання договору перевезення багажу самостійним договором наразі додають Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу 2018 р., Глава 1 Розділу III яких має назву «Договір перевезення пасажирів та/або багажу».

Нам імпонує другий варіант, оскільки в ньому поєднано два предмети (переміщення особи і переміщення речей). Так, М.О. Тарасов вважав, що договір перевезення багажу є додатковим правочином, наявність якого залежить від укладання договору перевезення пасажирів. У тому разі, якщо договір перевезення пасажирів не виконується, то відпадає і можливість договору з перевезення багажу [**Ошибка! Источник ссылки не**

найдено., с. 137]. Цю позицію поділяв Б.В. Покровський [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 199] та О.С. Іоффе [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 628].

Третій підхід – висловлений В.В. Вітрянським, що перевезення багажу є факультативним зобов'язанням перевізника, яке цілком охоплюється змістом договору перевезення пасажирів, а правовідносини, що виникають із приводу доставки перевізником багажу, який здається пасажиром у пункт призначення, не формує окремого договору з перевезення багажу, окремого від договору перевезення пасажирів [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 314]. На цій основі базується і ст. 184 КТМ України, назва якої – договір перевезення пасажирів, а зміст включає зобов'язання з перевезення багажу. За змістом Статуту внутрішнього водного транспорту, який виходить з тих же положень, що й ст. 72 Основ цивільного законодавства СРСР, за договором перевезення пасажирів перевізник зобов'язується доставити його, а у разі здавання багажу – і багаж до місця призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 106].

Та обставина, що доставка багажу пов'язана з перевезенням пасажирів, за умови наявності вже укладеного договору перевезення пасажирів і здавання багажу перевізникові, свідчить про факультативний характер договору перевезення багажу по відношенню до основного договору [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 655]. На повітряному транспорті без першого другий не укладається.

З погляду на результати досліджень К.Г. Нетеси, яка досліджувала правову природу допоміжних договорів, договір перевезення багажу можна визначити допоміжним договором (поза межами основного транспортного договору є самостійною договірною конструкцією) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 139]. Але ця характеристика визначає його не правову сутність, а функціональну. Наразі ж на транспорті практикується послуга перевезення багажу окремо без проїзду пасажирів за плату.

Договір перевезення багажу за функціональним призначенням є допоміжним транспортним договором, факультативним і залежним від укладання основного договору перевезення пасажиром договором; за правовою природою він є самостійним договором, який за ознакою його як правочину можна охарактеризувати як реальний, двосторонній, оплатний; за типом договору – договором про надання послуг.

В силу тих обставин, що транспортне законодавство регулює правовідносини за участю транспорту, в регулюванні правовідносин з перевезення пасажиром вагоме значення також мають імперативи. Втім, їх присутність в регулюванні правовідносин з перевезення пасажирів не суперечить принципу свободи договору з наступних підстав.

Коли йдеться про перевезення пасажирів транспортом загального користування, а таких переважна більшість, окрім, хіба що, перевезень пасажирів таксі, ч. 2 ст. 915 ЦК України прямо визнає публічним договором, що не потребує доведення цього. Водночас, індивідуальні перевезення пасажиром перевізником за обраним пасажиром маршрутом за сучасного рівня технологій не обмежуються виключно діяльністю автомобільного транспорту. Так, наприклад, в багатьох країнах практикується перевезення пасажирів велосипедом (велорикша). – популярний вид таксі в Індії, Малайзії, Індонезії, Китаї, та в окремих містах Європи, зокрема в Амстердамі та Барселоні. Популярності у світі набуває «Мототаксі», особливо у великих містах, де пробки на дорогах заважають нормальній швидкості руху транспорту. В Парижі запроваджено діяльність «річкового таксі» [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**]. Не одне століття воно було чи не єдиним видом транспорту в Венеції (Італія). Йдеться про перевезення гондол гондольєрами [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**], яке наразі переросло з виду перевезення в вид дозвілля, екскурсій і т.п. (перші згадування датуються близько 1094 р.) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

В юридичній літературі існування імперативних норм, зокрема тих, які закріплюють групу публічних договорів, пояснюють необхідністю захисту

публічних інтересів чи інтересів економічно слабкої сторони договору [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 442] і є винятком з загального принципу свободи договору. Як зазначила Н.С. Кузнецова, це пояснюється «обслуговуючою» роллю держави і права в регулюванні приватних відносин [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 12].

Наявність імперативів в цивільному праві не означає його поглинання чи посягання на нього публічним правом, адже право є універсальним способом регулювання суспільних відносин. Там, де диспозитивні засоби регулювання цивільних відносин не дозволяють досягти бажаного результату, - мають використовуватися засоби імперативного впливу, в тому числі через встановлення правових норм, закріплених в актах цивільного законодавства.

Як зазначила проф. Т.В. Боднар, волевиявлення сторін договору обмежується або і прямо формується законодавцем у випадках, коли йдеться про договори публічного характеру: власне публічні договори (ст. 633 ЦК) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 71].

В.В. Залеський відмітив, що публічний характер договору перевезення пасажирів породжує наявність обов'язків у перевізника ще до моменту укладання договору: 1) забезпечити усім потенційним пасажиром рівні умови майбутнього договору; 2) створити умови для придбання квитка пасажиром; 3) сформувавати систему інформаційного забезпечення з тим, щоб особа могла набути інформацію про майбутнє перевезення [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 15]. Відмічаємо, що ці обов'язки у перевізника закріплено транспортним та споживчим законодавством.

Саме публічний характер досліджуваного договору породжує особливість його укладання – за способом як приєднання (ст. 634 ЦК України).

Загалом, договір перевезення пасажирів як публічний, про приєднання визнається більшістю науковців, зокрема, О.М. Нечипуренко [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 74], А.О. Мінченко [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 109-110], Р.Б. Сірко [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 135] та ін.

Однак, аналіз ч. 2 ст. 634 ЦК України дозволяє зробити висновок щодо особливостей її застосування щодо правовідносин за договором перевезення пасажирів транспортом загального користування. Договір приєднання може бути змінений або розірваний на вимогу сторони, яка приєдналася, якщо вона позбавляється прав, які звичайно мала, а також якщо договір виключає чи обмежує відповідальність другої сторони за порушення зобов'язання або містить інші умови, явно обтяжливі для сторони, яка приєдналася. Сторона, яка приєдналася, має довести, що вона, виходячи зі своїх інтересів, не прийняла б цих умов за наявності у неї можливості брати участь у визначенні умов договору.

Аналізуючи договір перевезення пасажирів, спеціальне транспортне та споживче законодавство України, можна дійти висновку, що спеціальні норми транспортного законодавства унеможливають застосування положень ч. 2 ст. 634 ЦК України, оскільки більшість умов договору, в тому числі таких, якими обмежено певні права пасажирів чи допускають застосування обмежень їх суб'єктивних прав; умов, які звільняють перевізників від відповідальності чи встановлюють обмежену відповідальність є закріпленими чи встановленими нормативно в транспортних статутах та кодексах, Правилах перевезень пасажирів чи надання послуг з перевезення пасажирів.

Водночас, звертаємо увагу, що в ч. 2 ст. 634 ЦК України не йдеться про нормативні (допустимі) обмеження, про які говорить ст. 274 ЦК України та ст. 64 Конституції України, а лише ті, які можуть бути запроваджені стороною (перевізником) «зверху» передбачених Конституцією, ЦК України та транспортним законодавством. Відтак, пасажир не може відмовитися від договору, розірвати його з підстав, що особа не знала про наявність обмежень своїх прав, передбачених транспортним законодавством (п. 3.6 дисертаційного дослідження).

Загалом, договір перевезення пасажирів характеризується в спеціальній цивілістичній літературі як консенсуальний, двосторонній та відплатний, а також публічний. Такої позиції дотримується В. В. Вітрянський [**Ошибка!**

Источник ссылки не найден., с. 138], О. М. Молявко [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 127]. Проте, ці характеристики є загальними, властивими і іншим договорам, а відтак, не є визначальними для встановлення правової природи договору перевезення пасажирів. Загалом, вони були піддані аналізу в даній роботі і будуть конкретизовані в наступних пунктах дисертації. Щодо двосторонності – п. 4.2. дисертації; консенсуальності – п. 4.3. дисертаційного дослідження. Щодо оплатності вважаємо, що вона не має бути визначальною для визначення правового статусу пасажирів і впливати на охорону, здійснення та захист його прав.

Договір перевезення пасажирів є видом самостійної договірної конструкції. Його предмет складають дії з надання послуги пасажирів. Перевезення пасажирів транспортом загального користування є публічним договором, за способом укладання про приєднання. Основним способом регулювання правовідносин з перевезення пасажирів є нормативний, що не применшує ролі договору в його значеннях правочину, правовідношення та зобов'язання. Притому, застосування імперативів нормативного регулювання правовідносин з перевезення пасажирів є виправданим з точки зору забезпечення прав пасажирів, проте вбачається необхідність його удосконалення.

Договір перевезення багажу за функціональним призначенням є допоміжним транспортним договором, факультативним і залежним від укладання основного договору перевезення пасажирів договором; за правовою природою він є самостійним договором, який за ознакою його як правочину можна охарактеризувати як реальний, двосторонній, оплатний; за типом договору – договором про надання послуг.

Правова природа договору перевезення має концептуальне значення не тільки в теоретичному плані, але й у практичному. Від того, як договір перевезення вантажів буде кваліфіковано, залежить застосування тих чи інших спеціальних норм цивільного права. Чітка кваліфікація дозволяє визначити

роль і місце договору перевезення вантажів у системі договорів, а через це й загальні підходи до їх регулювання, особливо в тому випадку, коли спеціальна норма відсутня.

У цивілістичній літературі були запропоновані різні точки зору щодо юридичної природи договору перевезення вантажів. Ряд цих думок уже спростовано практикою життя. Тому автори багатьох робіт фактично відмовилися від попередніх висновків. Усі висловлення з цього питання можна розділити на 4 групи.

До першої групи відносяться автори, що визнають договір перевезення договором підряду (А.Г.Гусаков[26,С.46], В.І.Серебровський[99,С.200], М.Е.Ходунов[149,С.85])(пізніше став прибічником кваліфікації договору перевезення як договору на користь третьої особи). Слід зазначити, що ніхто з них не стверджував, що це договір підряду в “чистому” вигляді. Автори намагались лише вважати договір перевезення таким, що має близьку подібність із договором підряду. Так, на думку В.І.Серебровського відносини з перевезення схожі до відносин, що виникають з підряду. Відмічаючи риси, властиві обом договорам, дослідник пише, що “відносинам з перевезення притаманні й інші правові ознаки, що зумовлює необхідність у спеціальному правовому регулюванні відносин з перевезення”[99, С.200]. А.Г.Гусаков застосовує термін “кваліфікований підряд”. На думку М.Е.Ходунова “договір перевезення близький до договору підряду”.

Ці автори дотримуються точки зору законодавства Росії початку ХХ століття. Так, ще Г.Ф.Шершеневич вказував, що “Договір перевезення взагалі є складним правовідношенням. Тут є особистий найом, наскільки переміщення вимагає особистих сил чи послуг перевізника; майновий найом, наскільки переміщення поєднується з використанням чужих речей, наприклад, вагонами; схову, наскільки ... перевізник зобов’язується зберігати довірений йому вантаж; доручення, наскільки цей перевізник виконує покладені на нього відправником завдання, наприклад, стягує післяплату. Наше законодавство визнає перевезення видом підряду”[166,С.212].

На наш погляд, неточність висновків зазначених авторів полягає в ототожненні господарських відносин з перевезення і підяду з правового й економічного погляду. Цілком правильно вказує К.К. Яічков, що договір підяду відноситься до сфери договорів, за якими замовник одержує у власність річ, яку підрядчик переробив чи виготовив[172,С.100]. Думку, що спростовує належність договору перевезення до договору підяду висловлює М.О. Тарасов, відносячи договір підяду до сфери виробництва, а договір перевезення до сфери обігу[125,С.62].

Іншою точкою зору з приводу кваліфікації договору перевезення є розуміння договору перевезення як “змішаного” договору, що складається з комбінації елементів договорів підяду, майнового найму, доручення, схову та ін. Деякі автори виділяють один з елементів як головний, інші - як супутні. Так, М.Е.Ходунов основною ознакою в договорі перевезення вважає елемент зобов'язання підяду. Серед інших елементів він відзначає лише схов і доручення[149,С.85]. Прибічниками такої думки були П.Д.Самойлович [97,С.12], В.Н.Ізволєнський [32,С.39], З.І.Шкундін [169,С.171], З.І.Серебровський [99,С.200] та інші.

Правда, багато хто з цих авторів, даючи таку кваліфікацію зобов'язань по перевезенню, не заперечують того, що сукупність різноманітних елементів не позбавляє договір перевезення своєї самостійності (наприклад, М.Е.Ходунов). Це твердження багатьма цивілістами-транспортниками визнане неспроможним, як не сприятливим для виявлення дійсної природи договору і його особливостей, що ігнорує органічний зв'язок окремих зобов'язань договору.

К.К.Яічков [172,С.100], М.О.Тарасов [125,С.62] і А.Л.Маковський [56,С.43] визнають непридатність кваліфікації договору перевезення як змішаного. Доказом цього є аналіз будь-якого з договорів цивільного права, в ході якого можна виявити елементи, властиві різним договорам. Вказівка на наявність подібних елементів у різних договорах відноситься до сфери догматизму і схоластики.

Справді, в багатьох договорах, тим більше двосторонніх, є декілька зобов'язань. Деякі з них є головними, інші - супутні їм, хоча є складовою частиною договору. Треті можуть бути виявлені тільки при детальному аналізі особливих взаємовідносин сторін. Так, наприклад, у договорі схову головним зобов'язанням є збереження, супровідне йому - винагорода за збереження (якщо воно оплатне), а обов'язок зберігача не користуватися річчю, прийнятою на зберігання, впливає із сутності договору. Навпаки, при майновому наймі - головне зобов'язання складає правомочність наймача використовувати корисні властивості речі, взятої в найм, тобто користуватися річчю відповідно до її призначення, а збереження буде лише неодмінною умовою здійснення головного зобов'язання, оскільки річ знаходиться у володінні наймача. У договорі перевезення головними зобов'язаннями є: обов'язок перевізника доставити довірений йому відправником вантаж у певний пункт і вручити його належній особі, з одного боку, сплатити провізну плату йому відправником - з іншого. Збереження під час перевезення може виступати як зобов'язання, які супроводжують головне, коли вантаж зберігається на складі в очікуванні відправлення або приймання його одержувачем після доставки в пункт призначення, та як обов'язок перевізника - берегти вантаж у той час, коли він знаходиться в його володінні[172,С.101]. Отже, зобов'язання збереження не є головним, що визначає сутність договору перевезення.

Не можна сказати, що відправник і одержувач не використовують корисних властивостей із транспортних засобів, коли вони користуються ними для переміщення вантажу з одного пункту в інший. Але таке користування відбувається без передачі клієнтам у користування тоннажу і тяги. Клієнти не отримують ніяких прав і на них не покладаються обов'язки по користуванню засобами, як на наймачів. Отже, такі взаємовідносини не можна назвати майновим наймом.

У який би спосіб ми не переставляли зобов'язання, що виникають під час перевезення, виокремлюючи одні з них як головні, а інші – як супутні, правова

природа договору перевезення не стане чіткішою доти, поки ми не назвемо основне зобов'язання - доставити ввірений вантаж у пункт призначення. А вже саме це зобов'язання дає підставу вважати договір перевезення самостійним і таким, що не потребує ніяких інших зобов'язань, за допомогою оцінки яких потрібно визначати його правову природу.

Цим двом викладеним вище точкам зору на кваліфікацію договору властивий недолік. Автори виходять не із самостійності договору перевезення, а з необхідності підвести його під який-небудь окремий вид договору, передбачений ЦК. А у випадку відсутності подібності, дослідники намагаються пояснити природу договору перевезення за допомогою порівняння елементів зобов'язання, що в сукупності повинні характеризувати новий договір.

Неясності стосовно правової природи договору перевезення багато в чому сприяв погляд на бездоговірність відношень під час перевезення. Заперечення існування самого договору, звичайно, гальмувало розвиток науки про його природу.

Спосіб зіставлення або підведення під інші види виявився неприйнятним, оскільки своєрідність договору перевезення настільки очевидна, що не викликає сумнівів у його самостійності. Як справедливо вказують М.О.Тарасов[125,С.64] і К.К.Яїчков[174,С.68], для з'ясування правової природи договору перевезення немає необхідності підводити його під інші, відомі цивільному праву види, тим більше, що коло договорів, визначених зобов'язальним правом, не є вичерпним. Головне, що повинно визначати його юридичну природу – це оцінка економічного змісту відносин по перевезенню, що приводить нас до висновку про самостійність договору перевезення (М.О.Тарасов [128,С.21], К.К.Яїчков [172,С.10], М.Е.Ходунов [149,С.85]).

Автори, які пропонують вважати договір перевезення договором підряду або “змішаним”, “комбінованим” договором, дають таку кваліфікацію без урахування специфічних особливостей перевезення - участю в договорі

третьої особи - одержувача. Участь у договорі третього учасника - одержувача наштовхнула третю групу науковців на думку про доцільність віднести договір перевезення до типу договорів на користь третьої особи, тим більше, що перевезення вантажу справді відбувається, як правило, в інтересах вантажоодержувача. Але й тут учені одностайні не в усьому. Їх розділяє та обставина, що одержувач – третя особа - крім прав, що отримуються за договором, наділяється ще й обов'язками, виконання яких є суттєвим для договору перевезення. Так, М.Е.Ходунов вважає, що договір перевезення є не тільки договором на користь третьої особи, але й „в той же час договором, який зобов'язує третю особу здійснити відповідні дії”[150,С.93]. К.К.Яічков не вважає договір перевезення договором на користь третьої особи, але визнає його договором про виконання третій особі [172,С.144]. Схоже такої думки і Н.А.Саніахметова[98,С.517]. Це, на нашу думку, рівносильне договору на користь третьої особи, оскільки така конструкція має на увазі пасивність особи, стосовно якої здійснюються дії, передбачені в договорі.

Для повного аналізу відносин по перевезенню вантажів у внутрішньому водному сполученні, варто звернути увагу на ще одну точку зору. Так, В.А.Єгіазаров переконаний, що договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні є тристороннім договором і намагається аргументувати свою думку. Він вказує, що „важливою умовою ... є те, що момент отримання вантажної квитанції варто вважати тимчасовим вступом вантажоодержувача в договір ... але вантажоодержувач вступає в договір незалежно від того, надійшла на його адресу вантажна квитанція чи ні. Таким чином, договір перевезення є тристороннім”[29, С.57].

Така аргументація не узгоджується з нині діючою ст. 91 Статуту ВВТ, яка передбачає право відправника вантажу змінити призначеного одержувача.

Ми вважаємо це твердження неаргументованим, що не заслуговує на увагу, оскільки насправді фактичні відносини складаються по-іншому.

О.С.Іоффе визнає договір перевезення договором на користь третьої особи, оскільки виконання договору перевезення здійснюється в інтересах

одержувача, на його користь укладається договір між відправником і перевізником[35,С.273-274]. Прихильником такої думки є В.В.Луць, який зауважує, що “договір перевезення вантажу **можна розглядати** (виділено автором, - здається, сам В.В.Луць не дає конкретного визначення, а пропонує найбільш вірогідне) як договір на користь третьої особи (одержувача), для якої виникають не лише права (наприклад, вимагати від перевізника видачі вантажу), а й передбачені транспортними правилами обов’язки (прийняти вантаж, здійснити доплату за перевезення тощо)”[157,С.359].

Договір на користь третьої особи має визначену подібність з умовною угодою. Мова йде про те, що досягнення мети договору - набуття права третьою особою - пов'язане з настанням або ненастанням певної обставини, що не залежить від волі контрагентів - згоди третьої особи, на користь якої укладений договір, прийняти вимовлене в його користь право. Подібне прийняття, що представляє собою волевиявлення третьої особи, служить для контрагентів або одного з них обставиною, щодо якої невідомо, чи наступить вона.

Порівнюючи цей договір з умовною угодою, легше встановити, яке значення має для розвитку договірних відносин воля третьої особи: чи є вона умовою (юридичним фактом) скасовувальною чи відкладальною? Інакше кажучи, що являє собою договір перевезення вантажу: чи йде мова про звичайні правовідносини, які пов'язують сторони, і, отже, воля третьої особи лише трансформує зобов'язання на користь сторони, що виступає кредитором у договорі, чи ця воля особи вперше створює відповідне зобов'язання, - є правовстановлюючою відкладальною умовою[17,С.293]?

На поставлене питання у свій час у літературі давалася неоднозначна відповідь. Так, у суперечці з Б. Віндшайдом, який стояв на тій позиції, що право третьої особи існує з моменту укладання основного договору, Г.Ф.Шершеневич визнавав відповідне право як таким, що виникає тільки з моменту, коли третя особа висловила на це свою волю[167,С.294]. Останнє

дозволяло робити висновок, що лише з цього моменту право можна вважати дозрілим для примусового здійснення у відношенні відповідної сторони в договорі. Все, що відбувалося до цього моменту, не може визнаватися порушенням прав третьої особи.

Хоча позиція Г.Ф. Шершеневича здається з багатьох питань цивілістичної науки правильнішою, слід зауважити, що кожен з зазначених авторів мав на увазі різне право. Перше з них виражається в можливості для третьої особи приєднатися відповідним чином до договору. Зазначеному праву протистоїть лише зв'язаність того з контрагентів, хто є боржником у відповідному зобов'язанні. Для виникнення вказаного права, секундарного за своєю суттю, достатньо самого договору. Зміст цього права можна виразити формулою “право на право”[17,С.294].

Другим є право, що виникло в зв'язку з вираженням волі третьої особи скористатися наданим їй секундарним правом. Так, юридичний склад, що складається з двох фактів - договір плюс одностороння угода, зроблена третьою особою, - породжує справжнє суб'єктивне право, якому протистоїть вже обов'язок боржника.

У главі 64 ЦК України подане легальне визначення договору перевезення вантажів. Воно в законодавчому порядку закріплює домінуючу думку спеціалістів (М.А.Тарасова, І.О.Андріанова) про самостійність і нероздільність договору перевезення, як такого, що не підходить за своєю конструкцією ні під один інший вид договору, який існує у зобов'язальному праві[10, С.32].

Безсумнівно, що конструювання договору перевезення як договору особливого роду багато в чому сприяло виробленню визначення, даного в ст.358 ЦК УРСР та в ст. 909 ЦК України.

З огляду на це, як ми вже зауважували, Є.Д. Стрельцова запропонувала пропозицію про необхідність виділення спеціального проміжного типу цивільних договорів – підрядоподібних[121,С.5].

На нашу думку, договір перевезення, залишаючись за своїм змістом договором *sui generis* повинен одержати більш чіткіше визначення, в якому можна було б визначити його правову. Інакше кажучи, договір перевезення вантажу повинен мати власну вичерпну дефініцію. Ми вважаємо, що договір перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні за своєю сутністю відноситься до підрядоподібних договорів, оскільки за основними рисами схожий на договір підряду, проте відмінний за предметом. Так, предметом договору підряду є матеріальний (речовинний) результат діяльності, а договору перевезення – діяльність (послуга), яка нових речей не створює і споживається в процесі її надання.

За договором перевезення вантажу одна сторона - перевізник - зобов'язується доставити ввірений їй вантаж у призначений пункт, а інша - відправник - сплатити за перевезення встановлену плату. Правове положення двох сторін - перевізника і відправника - не викликає сумнівів. Це - дві сторони, що уклали договір, за яким отримують відповідні права і створюють для себе певні обов'язки.